Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8529**

18. Wahlperiode 23.05.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Caren Lay, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/8360 –

Nordtangente Passau im Bundesverkehrswegeplan 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 sieht den Neubau der Nordtangente Passau als Umfahrung der Bundesstraße 388 – Nordostumgehung Passau (B 388-NOU) vor und wurde in diesem als Vordringlich eingestuft. Vorgeschlagen wurde das umstrittene Vorhaben vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr. Das Projekt liegt im Wahlkreis des amtierenden CSU-Generalsekretärs Andreas Scheuer und wurde von diesem in seiner Funktion als Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als notwendig verteidigt.

Kritikerinnen und Kritiker wie die Bürgerinitiative „Natur ja – Nordtangente nein e. V." bewerten den Straßenbau als verkehrspolitisch nicht sinnvoll und nicht notwendig; das Ilz- und Gaißatal würden durch das Infrastrukturprojekt unwiederbringlich zerstört (vgl. www.bi-nordtangente.de). In einer Petition an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt schreibt die Bürgerinitiative: „Das Ilztal ist ein Naturschutzgebiet am nördlichen Rand des Passauer Stadtgebietes, welches wertvollen Lebensraum für gefährdete Flora und Fauna darstellt. Es ist bereits als FFH- und als Naturschutzgebiet gesichert. Zudem ist auch ein zweites Landschaftsschutzgebiet, das Gaißatal, von der Bebauung betroffen und würde komplett zerschnitten werden. Eine Bebauung wie im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehen, würde diese Landstriche unwiederbringlich zerstören. Außerdem würde das Ilztal als wichtiges Naherholungsgebiet und touristisches Ausflugsziel der Stadt Passau entwertet. Eine umfangreiche Machbarkeitsstudie von 2007 sowie diverse Verkehrszählungen und Befragungen haben die Unwirksamkeit dieses Projekts bestätigt. 10 km entfernt besteht bereits eine gut ausgebaute Umfahrung. Außerdem haben sich die Stadt Passau und die betroffenen Gemeinden gegen dieses Projekt ausgesprochen" (www.change.org/p/bundesverkehrsminister-alexander-dobrindt-stopp-nordtangente-passau-keine-zerst%C3%B6rung-des-naturschutzgebietes-ilz-und-gai%C3%9Fatal?tk=OBduPS2G9nIgQN0MWkWA8XerfGBV1ENIHEkNJ37gzcA&utm_medium=email&utm_source=signature_receipt&utm_campaign=new_signature).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 19. Mai 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. War die B388-NOU Passau, Nordtangente, beim Treffen der Verkehrsminister von Bund und Ländern am 15. und 16. April 2016 Teil der Beratungen?

   Wenn ja, von welchen Vertreterinnen und Vertretern wurde das Projekt wie zur Sprache gebracht, und was war das Ergebnis der Gespräche?

Konkrete Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) – wie etwa die B 388, Nordumfahrung Passau – wurden im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz am 15. und 16. April 2016 nicht behandelt. Auf das veröffentlichte Protokoll der Verkehrsministerkonferenz wird verwiesen.

2. Wie begründet die Bundesregierung die Einstufung von Straßenbauprojekten im Bundesverkehrswegeplan als vordringlich?

Die für die Verkehrsinfrastruktur verfügbaren Finanzmittel sind begrenzt. Daher können in der Laufzeit des neuen BVWP 2030 nicht alle angestrebten Vorhaben beplant und begonnen werden. Die Investitionen des Bundes konzentrieren sich aus diesem Grund auf diejenigen Projekte der Erhaltung, der Engpassbeseitigung, des Aus- und des Neubaus, die nach den Ergebnissen einer einheitlichen, transparenten Projektbewertung die größten positive Effekte versprechen. Dabei wird nicht nur das Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) betrachtet, sondern es werden auch netzkonzeptionelle, raumordnerische, städtebauliche und ökologische Aspekte einbezogen. Die Priorisierung dieser Vorhaben spiegelt sich im Entwurf des BVWP 2030 in der Dringlichkeitskategorie „Vordringlicher Bedarf" wider.

3. Mit welcher Begründung wurde die B388-NOU Passau als vordringlich eingestuft, und auf Grundlage welcher Studien zur Verkehrsentwicklung ist diese Einstufung erfolgt (bitte Verkehrserhebungen, Jahr, Studienautor, Messpunkte, Abnahme und Zunahme in Prozent und Vergleich zum Vorjahr, ab dem Jahr 2007 nach PKW, LKW nennen)?

Die Nordumfahrung Passau wurde auf Grundlage der Ergebnisse der Projektbewertung unter Würdigung des hohen NKV und der Verbindungsfunktionsstufe bei hoher festgestellter Umweltbetroffenheit mit der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf" in den Entwurf des BVWP 2030 aufgenommen.

Grundlage für die Projektbewertungen im Rahmen des BVWP 2030 – so auch für die Bewertung der Nordumfahrung Passau – war die von Fachgutachtern im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstellte Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung in Deutschland für das Zieljahr 2030. Nach dem Gutachten aus dem Jahr 2014 werden der Güterverkehr um 38 Prozent und der Personenverkehr um 13 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 2010 zunehmen.

Auf die Veröffentlichung der Ergebnisse der Projektbewertung im Projektinformationssystem (PRINS) sowie der Verkehrsprognose 2030 wird verwiesen.

4. Auf welcher Sachgrundlage wurde der für den Bundesverkehrswegeplan 2014 nachgemeldete Georgsberg-Tunnel weder im Vordringlichen noch im Weiteren Bedarf berücksichtigt, und auf Grundlage welcher Studien ist diese Entscheidung erfolgt?

Die Nordumfahrung Passau hat im Vergleich zu einem Tunnel als Trassenvariante eine insgesamt günstigere Projektbewertung erzielt. Daher wurde nicht der Georgsbergtunnel, sondern die Nordumfahrung Passau in den Entwurf des BVWP 2030 aufgenommen.

5. Inwiefern kann ein „Zusammenwirken“ mit den Projekten B388-G051-BY (Georgsberg-Tunnel), B388-G060-BY (Ortsumfahrung Obernzell und Untergriesbach) und B388-G070-BY (Ortsumfahrung Wegscheid) die Verkehrssituation verbessern, wenn diese Projekte aufgrund ihres geringen Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen wurden?

Eine streckenzugbezogene Projektbewertung der im Zuge der B 388 gelegenen Maßnahmen mit dem Ziel, eine Aufnahme in den BVWP 2030 zu erreichen, ist wegen der ungünstigen Einzelbewertungsergebnisse der Ortsumgehungen Obernzell, Untergriesbach und Wegscheid, für die kein Bedarf festgestellt wurde, nicht erfolgversprechend.

6. Wie viel Prozent des Verkehrs in Passau wird laut Kenntnis der Bundesregierung als verlagerbarer Durchgangsverkehr eingestuft?

7. Wie vielen Autos brächte die B388-NOU Passau täglich einen Vorteil gegenüber der bestehenden Situation, und wie bewertet die Bundesregierung diesen bezüglich der Verkehrswirksamkeit der geplanten Trasse?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Verlagerungspotential in der Ortsdurchfahrt von Passau beträgt bis zu 5 000 Fahrzeuge am Tag, was rund 30 Prozent des Verkehrs entspricht.

Die Verkehrswirksamkeit bzw. die ermittelte Verkehrsnachfrage für eine Nordumfahrung Passau als Summe von ausgelagertem Durchgangsverkehr und großräumigen Verkehrsverlagerungen beträgt nach der BVWP-Prognose bis zu 19 000 Fahrzeuge am Tag.

8. Hat die Bundesregierung Kenntnis von einer Studie der Technischen Universität München („Kurzak-Gutachten“) zum Vorhaben, demzufolge nur 280 Fahrzeuge pro Tag aus dem Raum Hauzenberg und östlich davon über Passau von und zur Bundesautobahn 3 unterwegs sind, und wie bewertet sie dies bezüglich der Verkehrswirksamkeit der B388-NOU Passau?

Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak, die sich auf lokale Verkehrserhebungen im Planungsraum stützt, behandelt den Bau eines damals geplanten, regional verkehrswirksamen Kommunalstraßenbauvorhabens und ist für eine Betrachtung der Verkehrsentwicklung im weiträumigen Netz der Bundesfernstraßen nicht geeignet, da – wie in der Fragestellung bereits eingeräumt – Netzzusammenhänge außerhalb des Planungsraumes nicht in die Gesamtbeurteilung eingepflegt sind.

9. Wie hoch sind die veranschlagten Baukosten der Nordtangente insgesamt und pro Kilometer, und stehen diese laut Bundesregierung in einem angemessenen Verhältnis zur Verkehrswirksamkeit des Vorhabens?

   Lassen sich unter den veranschlagten Kosten die anspruchsvollen Brückenwerke über Ilz (300 m Bogenbrücke) und Gaißa (580 m Pfeilerbrücke) sowie die umfangreichen Bauarbeiten im vorgesehenen Gelände realisieren?

Als Baukosten (Stand: 2014) für eine rund 8,5 Kilometer lange Ortsumfahrung von Passau einschließlich der erforderlichen Ingenieurbauwerke wurden von der Bayerischen Straßenbauverwaltung 61,9 Mio. Euro ermittelt, was durchschnittlichen Kosten von 7,3 Mio. Euro pro Kilometer entspricht.

In einer gesamtwirtschaftlichen Maßnahmenbewertung wurde den Gesamtprojektkosten der monetarisierte Nutzen des Vorhabens gegenübergestellt. Entsprechend den Bewertungsergebnissen wurde das Vorhaben mit einem hohen NKV als vordringlich in den Entwurf des BVWP 2030 aufgenommen. Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die ablehnenden Beschlüsse der betroffenen Stadt Passau sowie der Landkreisgemeinden Salzweg und Tiefenbach gegen das Bauvorhaben, und wie steht das Veto im Einklang mit dem Postulat zur Öffentlichkeitsbeteiligung des Bundesverkehrswegeplans, demzufolge „die Entscheidung über den Bedarf und die Dringlichkeit eines Projektes im BVWP [...] für den Planungsprozess und die dazugehörige Einbindung der Öffentlichkeit einen zentralen Baustein“ markiert (Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor, S. 27, online: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/handbuch-buergerbeteiligung.pdf?__blob=publicationFile)?

Das BMVI hat vom 21. April bis 2. Mai 2016 eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der strategischen Umweltprüfung zum BVWP 2030 durchgeführt. Während dieses sechswöchigen Beteiligungsverfahrens hatten interessierte Bürgerinnen und Bürger, Verbände, Kommunen und Behörden die Möglichkeit, sich zum Entwurf des BVWP 2030 zu äußern.

Die eingegangenen Stellungnahmen werden derzeit durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Unterstützung durch externe Fachgutachter geprüft und ausgewertet. Sofern aus fachlichen, inhaltlichen oder rechtlichen Gründen Änderungen am Entwurf des BVWP erforderlich werden, wird dieser entsprechend überarbeitet und angepasst werden.

11. Welche Arten von Flora und Fauna leben im Gebiet der geplanten Trasse, und wie würde der Bau die Artenvielfalt vor Ort beeinflussen?

12. Welche Arten von Flora und Fauna leben in unmittelbarer Nähe der geplanten Nordtangente (Umkreis von 500 m), und wie würde der Bau die Artenvielfalt vor Ort beeinflussen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Entwurf des BVWP 2030 ist nach den Ergebnissen der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung für den untersuchten Trassenkorridor wegen voraussichtlicher Betroffenheiten von Natura-2000-Gebieten, FFH-, Natur- und Landschaftsschutzgebieten sowie Feuchtlebensräumen eine hohe Umweltbetroffenheit ausgewiesen. Auf die Veröffentlichung der Ergebnisse der Projektbewertung im PRINS wird verwiesen.

Der BVWP ist ein Planungsinstrument auf übergeordneter Ebene, mit dem der künftige Infrastrukturbedarf des Bundes abgeschätzt wird. Weitere, projektspezifische Erhebungen im Planungsraum, die über die Planungsschärfe des BVWP hinausgehen, wie etwa Erhebungen zu Flora und Fauna, wurden nicht durchgeführt. Diese werden – ebenso wie die Festlegung des konkreten Trassenverlaufs – Teil nachfolgender Planungsstufen sein.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333